CZASOPISMO

ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK X. ZESZYT 6 (160)

LWÓW, GRUDZIEŃ 1934.

TREŚĆ:

W sprawie przeszeregowania.
Najistotniejsze żądania.
Znamienna dyskusja *m-n.*
O zmianę przepisów dyscypl.
Rzeczywiste usprawnienie administracji.
Na falach kryzysu.
Nauczanie geografji.
Najbardziej pokrzywdzeni.

Otwarcie linji Kraków - Miechów. — Centralne laboratorjum badawcze. — Referat komunikacji samoch. — Budżet P. K. P. Na reorganizacyjnym wulkanie. — Po likwidacji D. O. K P. w Stanisławowie. — Nędza nie sprzyja pracy. — Jałowa statystyka. Życie Związku: Poznań, Przemyśl. Rachunek sumienia. — Św. Mikołaj. — Komunikaty.

W sprawie przeszeregowania

Zarząd Główny Z. U. P. wniósł dnia 20. listopada b. r. do Ministerstwa Komunikacji memorjał nast. treści:

„W związku z wejściem w życie od dnia 1. lutego 1934 r. nowych przepisów uposażeniowych, nastąpiły przeszeregowania do nowo ustalonych grup płacy. Ogół pracowniczy powitał te przepisy z radością, gdyż od wielu lat po raz pierwszy nadarzała się sposobność uzyskania słusznie należących się grup uposażenia.

Nadzieje pracowników jednak nie ziściły się w tej mierze, jak mogli sądzić z enuncjacji miarodajnych czynników.

Zestawienie bowiem Kolegów, zaliczonych do wyższych grup uposażeniowych, wykazało, że nie posunięto do wyższych grup wszytkich, zasługujących na przeszeregowanie.

Pominięcie tych Kolegów, przy równoczesnem nadaniu wyższych grup pracownikom, często nie posiadającym ani stanowiska, ani nawet odpowiedniej kwalifikacji, wywołało uczucie zawodu i krzywdy u zainteresowanych, nie mogących zrozumieć motywów pokrzywdzenia. Kilkakrotne terminy, w których w dalszym ciągu awansowano personel, ciągle jednak z częściowem pominięciem najbardziej zasługujących, pogłębiły niezadowolenie z wprowadzonych przepisów, co może ujemnie zaciążyć na przykładnem i ufnem odnoszeniu się pracownika do Przełożonej Władzy.

Ponadto pomijanie w awansach szeregu pracowników umysłowych, którzy w przeważnej ilości wypadków są przełożonymi niższego personelu, może wpływać na obniżenie się dyscypliny służbowej. W przekonaniu, że naprawienie krzywdy w wysokim stopniu wpłynie na poprawę nastroju rozgoryczonych mas pracowniczych, Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych zwraca się do Ministerstka Komunikacji z usilną prośbą:

Ministerstwo Komunikacji raczy zarządzić przeszeregowanie pracowników, przy uwzględnieniu w pierwszym rzędzie posiadanych stanowisk i kwalifikacyj służ-

Otwarcie linji Kraków-Miechów

Dnia 24. listopada 1934, odbyło się w Krakowie obok bastjonu ulicy Kamiennej uroczyste otwarcie nowowybudowanej linji Kraków—Miechów, będącej początkowym odcinkiem wielkiej magistrali Kraków — Miechów — Kielce — Radom — Warszawa.

Uroczystość tę uświetnił Swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej, który też osobiście dokonał otwarcia linji, przecinając taśmę w otoczeniu dygnitarzy państwowych.

Otwarcie linji poprzedziło powitanie Pana Prezydenta, przez ks. arcybiskupa Sapiehę, który też w asyście ks. biskupa Rosponda odprawił Mszę świętą i dokonał poświęcenia nowej linji.

Miejsce zaszczycone obecnie przez tak dostojne Osoby znajduje się niedaleko miejsca, gdzie w sierpniu 1914, zatem dwadzieścia lat temu pierwszy patrol ułanów Beliny zburzył słupy graniczne.

Nas kolejowców cieszy ta uroczystość niezmiernie, gdyż wjazd szesnastu wagonów pulmanowskich, stanowiących pierwszy pociąg na linji Kraków—Miechów przeciął granice byłych zaborów na zawsze i zatarł je na mapie komunikacyjnej, łącząc temsamem mieszkańców dwu byłych zaborów nierozerwalnym węzłem. Ponadto zdajemy sobie sprawę z tego, że budowa coraz to nowych i to tak u nas koniecznych arteryj komunikacyjnych to zwiększenie bogactwa narodowego, podniesienie handlu i przemysłu rodzimego, zatem tworzenie lepszej przyszłości dla społeczeństwa polskiego, a temsamem i kolejowców.

Kolejowcy bowiem, którzy w wielkiej mierze przypisać sobie mogą współudział w odbudowie Niepodległości Państwa, żywo interesują się Jego położeniem gospodarczem i pragnęliby w miarę swych sił przyczynić się do podniesienia dobrobytu w zdobytej tylu ofiarami Ojczyźnie.

Dlatego zestawiając wiadomość o zmniejszeniu się przejazdów na kolejach (210 miljonów osób zamiast preliminowanych 270 miljonów osób) z wiadomością o rozbudowie sieci kolejowej, tak pożądanej celem wzmożenia ruchu i powiększenia dochodów na kolejach, mamy nadzieję, że władze kolejowe unikać będą oszczędności drogą redukcji personelu, który będąc ewent. w nadmiarze na jednej linji będzie mógł być użyty z pożytkiem na corazto nowych linjach.

bowych, w tym sensie, by przeszeregowano do wyższych grup wszystkich tych pracowników, którzy zajmują trwale stanowiska, systemizowane w grupie wyższej i posiadają dobrą kwalifikację. W ten sposób przeszeregowanie winno objąć: zawiadowców stacyj i ich zastępców, dyżurnych ruchu, referentów D. O. K. P. pracowników służby handlowej, zasobów.

Bardzo wielu odnośnych pracowników zajmuje takie stanowiska, normowane w grupie wyższej, nie mogąc doczekać się przeszeregowania, jakkolwiek obok nich awansuje się ich podwładnych, często do tej samej grupy, którą pierwsi posiadają, a nierzadko i do grupy wyższej.

Najgorzej dzieje się z praktykantami kolejowymi. Od wielu lat zajmują oni stanowiska normowane, posiadają wszystkie egzamina służbowe, dotychczas jednak nietylko nie otrzymali stanowisk etatowych, lecz co gorsze — zepchnięto ich do bardzo niskich grup pracowników stałych, przez co zrównano mimo posiadanego cenzusu i egzaminów z niekwalifikowanymi robotnikami.

Etatowanie tych młodych pracowników w odpowiednich grupach uposażenia będzie dla nich nietylko zupełnie zasłużonem zadość uczynieniem, ale również i zachętą do dalszych i większych wysiłków nad nabyciem wiedzy zawodowej, od której zależy sprawność kolei i gorliwe spełnianie powierzonych obowiązków.

Dziś początkujący pracownik umysłowy, wobec nie otrzymania etatu, ani też przeszeregowania, jest najgorzej płatnym pracownikiem, jakkolwiek ma ukończone szkoły średnie i w wielu wypadkach jest oficerem rezerwy. Przeszeregowanie da temu pracownikowi zadowolenie moralne i spowoduje poprawę finansowego położenia rodziny.

W dążeniu do uspołecznienia pracownika, stan jego samopoczucia, oraz stan materjalny ma niemałe znaczenie. Biorąc wreszcie pod uwagę, że praktykanci kolejowi, to pracownicy umysłowi, na których z natury rzeczy opiera się administracja kolejowa, naprawienia krzywdy tej dykasterji pracowników wymaga także interes Zarządu kolejowego.

Związek Umysłowych Pracowników Kolejowych żywi nadzieję, że Ministerstwo Komunikacji uzna w zupełności podane wyżej motywy i załatwiając przychylnie powyższą prośbę, zarządzi przeszeregowanie w terminie jesiennym, przez co naprawiłoby się krzywdę pracowników, oczekujących od lat na awanse i etaty".

CZY JESTEŚ CZŁONKIEM KOLEJ. PRZYSPOSOB. WOJSKOWEGO?

Nowa instytucja na P. K. P.

W Dyrekcji Okr. Kol. Państw. w Warszawie utworzono tymczasowe Centralne Laboratorjum badawcze P. K. P. dla obsługi całej sieci P. K. P. Nie wchodzi ono w skład żadnego wydziału, ani biura DOKP. i ma na celu:

1) analityczne badanie wszelkich materjałów, używanych na P. K. P.;
2) opracowywanie warunków technicznych, obowiązujących na P. K. P., w zakresie chemji i metaloznawstwa;
3) analityczne badanie towarów, przewożonych koleją i wydawanie na tej podstawie towarowych orzeczeń;
4) badanie mechaniczno - elektrotechniczne materjałów, używanych na P. K. P., w celu sprawdzenia stopnia ich wytrzymałości i przydatności.

Laboratorjum obejmuje następujące działy:

a) chemji nieorganicznej;
b) chemji organicznej;
c) mechaniczno-elektrotechniczny;
d) doświadczalno - badawczy.

Na czele tych działów stoją kierownicy o uprawnieniach, obowiązkach i odpowiedzialności kierowników działów w biurach DOKP.

W skład działów wchodzi nadto odpowiednia ilość wyższego i niższego personelu fachowego, a do Działu 1-go także pracownicy administracji ogólnej.

Laboratorjum porozumiewa się w swej działalności bezpośrednio z wszystkiemi DOKP., dla których fachowe wskazówki Laboratorjum są wiążące.

Laboratorjum podlegają służbowo:

1) pracownia do badania przetworów ropnych w Drohobyczu, wchodząca w skład DOKP. we Lwowie;
2) pracownie podręczne przy nasycalniach materjałów drzewnych.

Referat komunikacji samochodowej

Rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dn. 7. września 1934 r., Nr. P. 5/157/8/34, powołano do życia **Referat i oddziały linjowe komunikacji samochodowej** Polskich Kolei Państwowych. Jest to urząd przedsiębiorstwa P. K. P. z siedzibą w Warszawie, podległy bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji. Nadzór nad Referatem sprawuje z ramienia Ministra Komunikacji Dyrektor Departamentu Ruchu Kolejowego w Ministerstwie Komunikacji.

Referat ma za zadanie uruchomienie linij samochodowych Polskich Kolei Pań-

Najistotniejsze żądania.

W dobie znacznie pogorszonych warunków egzystencji wśród pracowników polskich kolei państwowych, w stosunkach materjalnych, graniczących niejednokrotnie ze skrajną nędzą, zawodowe organizacje kolejarskie wysuwają stale i ponawiają do władz przełożonych przedewszystkiem postulaty zasadniczej natury, których realizacji domaga się dzisiaj każda bieżąca chwila coraz bardziej:

Bo mimo stwierdzenia ostatnio przez szefa Rządu w państwie pewnej niewątpliwej poprawy naszej sytuacji ekonomiczno - gospodarczej, nie da się zaprzeczyć, iż jednostka, a szczególnie pracownik państwowy czy kolejarz nie może przecież odczuć bodaj odrobinę na własnej skórze owej miniaturowej zmiany na lepsze w jej w całokształtcie. Dla niego życie układa się ciężko, jak dawniej, o tyle zaś staje się trudniejszem do przetrwania, że kulą u nogi są stare zobowiązania, długi itp., w których wręcz pławi się cały świat pracowniczy w Polsce. Ale, nawiasem mówiąc, i zagranicą nie jest lepiej.

Otóż wracając do rzeczy, pragniemy przypomnieć, czego to m. i. żądają koniecznie masy kolejarskie, żeby móc jako tako wegetować.

Zatem — w pierwszej linji — podwyższenia zaopatrzeń do takiej wysokości, aby emeryci, wdowy i sieroty nie musieli — jak obecnie — przymierać głodem, lecz, by starczyło im na skromną, ale przyzwoitą egzystencję.

Następnie domagają się:

obniżenia podstawowej wysługi emerytalnej do lat 10, zamiast 15, oraz ustalenia — jako najwyższej — górnej granicy wysługi na lat 30;

dokonywania wszelkich zmian w przepisach emerytalnych w porozumieniu ze Związkami Zawodowemi;

objęcia rodzin emerytów przepisami o opiece lekarskiej;

zaliczania roku za półtora wszystkim pracownikom, zatrudnionym w ciężkiej służbie, a więc także dyżurnym ruchu i t. d.;

uruchomienia nareszcie normalnych awansów i szczeblowania;

przyznania emerytom trzech biletów bezpłatnych rocznie i biletów żywnościowych, jak również deputatów opałowych na raty.

Powyższe żądania są tak minimalne a równocześnie w pełni uzasadnione, iż nie powinna odmówić im słuszności nawet władza przełożona, jakkolwiek między przyznaniem racji a urzeczywistnieniem powstaje zbyt często prawdziwa przepaść.

Ta przepaść istnieje też — niestety — od długiego czasu odnośnie rozlicznych postulatów kolejarstwa, t. zn., że się je nierzadko poczytuje za słuszne, a mimo to odrzuca — najczęściej ze względów finansowych.

I oto w tem tkwi cała tragedja doli pracowniczej!...

stwowych, kierownictwo i nadzór nad służbą samochodową P. K. P., w ścisłem współdziałaniu z dyrekcjami okręgowemi kolei państwowych.

Na czele Referatu stoi kierownik, który podlega osobiście bezpośrednio Ministrowi Komunikacji i posiada przewidziane w rozporządzeniu Ministra Kom. bardzo rozległe atrybucje i uprawnienia pod względem gospodarki rzeczowej, fachowej i personalnej. Kierownikowi Referatu przydano do pomocy zastępcę.

Referat dzieli się na sekcje:

1) Ogólno - Organizacyjną;
2) Ruchowo - Handlową;
3) Techniczną

z kierownikami na czele.

Bezpośrednia eksploatacja linij samochodowych P. K. P. należy do oddziałów komunikacji samochodowej Polskich Kolei Państwowych. Na czele oddziałów stoją kierownicy, podlegający osobiście właściwym terytorjalnie dyrektorom kolei państwowych, zaś w sprawach służby samochodowej P. K. P. kierownikowi Referatu i wreszcie odnośnie administracji ogólnej i służby sanitarnej właściwym terytorjalnie, dyrektorom kolei państwowych wzgl. D. O. K. P.

W skład oddziału wchodzą:

a) biuro, podległe bezpośrednio kierownikowi oddziału;
b) garaż z kierownikiem na czele;
c) warsztaty z kierownikiem na czele;
d) magazyn z kierownikiem na czele;
e) dyspozytorzy ruchu i obsługa samochodowa (kierowcy i konduktorzy) z kierownikiem ruchu na czele, podległa bezpośrednio kierownikowi oddziału.

Do personelu biura należą, prócz personelu administracyjno-rachunkowego, także rewizorzy linij samochodowych P. K. P.

Statut Małop. Kolei Lokalnych

Biuro Małopolskich Kolei Lokalnych, istniejące przy Dyrekcji Okr. Kolei Państwowej we Lwowie, otrzymało ostatnio swój statut.

Ważniejsze postanowienia statutu są:

Biuro nie wchodzi w skład żadnego wydziału, ani biura Dyrekcji Okr. K. P.

Na czele Biura stoi Naczelnik, podległy osobiście i w sprawach administracji ogólnej, dotyczącej samego Biura, Dyrektorowi Kolei Państw., w innych zaś sprawach bezpośrednio Ministerstwu Kom., oraz władzom spółek kolei lokalnych, administrowanych przez Biuro.

Biuro dzieli się na dział Ogólny i dział Księgowości z kierownikami na czele o u-

Znamienna dyskusja

W ostatnich czasach odżyła w prasie codziennej sprawa, którą przez dłuższy czas przemilczano wstydliwie. W powodzi wypadków pierwszorzędnego znaczenia, w powodzi doniosłych wypadków natury politycznej, a może i w powodzi afer, zapomniano o drobnym szczególe.

Szczegółem tym jest nie kto inny, lecz Ty... szary człowieku.

W przepychu aut, w miastach rozjaśnionych neonami, w rozliku kunsztownych wynurzeń, przy pięknej pracy towarzystw opieki nad zwierzętami, w sile manifestacyj żywiołowych, przy rozważaniu konkursów literackich, naukowych, zapomniano o szarym człowieku. Drobnostka ta zagubiła się wśród rzeczy wielkich, przeszła na dalszy plan, przykleiła do szarych murów i utonęła za kulisami wielkich wydarzeń.

Aż dopiero dyskusja o położeniu nauczycielstwa, prowadzona na szpaltach wielkiej prasy, na światło dzienne wydobyła szarego człowieka. Dyskusja była bardzo pouczająca. Zaczęło się od kobiet pracujących zawodowo. Gdzieś daleko, w Łodzi o licznych kominach, komitet ciekawych osób dowiedział się, że kobiety pracują zawodowo i odbierają chleb mężczyznom. Tak dobierano się do tej sprawy, aż wyszło na jaw, że są dwa gatunki mężatek pracujących. Jedne, te lalusie, papuzie w pięknych futrach, żony wysokich dygnitarzy i potentatów, a drugi gatunek, to żony skromnych urzędników i robotników, współpracujące z mężami dla jakiegokolwiek utrzymania rodzin.

Dyskusja była bardzo... przekonywująca, ale jakoś przycichła, bo biedne mężatki wyfrunęły z posad, a pięknym paniom nic zrobić nie zdołano. Przecież muszą mieć „swoje" pieniądze na pokrycie „swoich" wydatków, a mężowie są zawsze tak „skąpi". I jakoś cicho zrobiło się o tej dyskusji, której przyklasnąłby niejeden z Legjonu Młodych, nie mający miejsca do ulokowania swych ukończonych wyższych studjów, gdyż jest „niezasłużony i nieodznaczony". Lecz Legjon Młodych jest organizacją ideową i prędzej, lub później przeprowadzi swe postulaty, skrystalizowane w pracy dla mocarstwowego Państwa.

Dalsza dyskusja, to odzywające się do dziś głosy o położeniu nauczycielstwa. Znów dowiedzieliśmy się o położeniu tej odmiany szarego człowieka, który nie czuje się wcale zadowolonym, choć wyjątkowo ma awans automatyczny, a więc pewność, że nic nie zdoła odebrać mu przeszeregowania. I piszą jedni, że w wypadku pracy męża i żony, dochód ich wynosi „aż" 300 złotych miesięcznie, z których pokryć trzeba i wszystkie świadczenia społeczne. Żadne małżeństwo nie napiera się do zajmowania obu stanowisk. Niech tylko wypo-

prawnieniach, odpowiedzialności i obowiązkach kierowników działów innych biur DOKP.

W skład działów Biura wchodzi odpowiednia ilość pracowników P. K. P., Biuro zatrudnia nadto — na podstawie umowy — rewizorów rachunków eksploatacyjnych.

Koszty osobowe i rzeczowe Biura ponosi Krajowy Fundusz Kolejowy oraz spółki kolei lokalnych, zarządzanych przez Biuro.

Wreszcie charakterystycznym jest przepis §. 12. wspomnianego rozporządzenia, który brzmi:

„Pracownicy Biura mogą przyjmować nagrody pieniężne od spółek kolejowych, administrowanych przez Biuro, tylko za zezwoleniem Dyrektora Kolei Państwowych we Lwowie".

Bo zresztą wszędzie indziej na P. K. P. nie wolno przyjmować pracownikom kolejowym od stron prywatnych żadnych nagród wogóle.

O budżecie P. K. P.

W budżecie przedsiębiorstwa P. K. P. preliminowano na rok 1935 wpływy o blisko 40 miljonów wyższe niż w r. 1934, rozchody zaś większe o 14 milj., aniżeli w roku poprzednim. Czysty zysk dla skarbu Państwa przewidziano obecnie na 24 milj. (dawniej 20 milj.).

Jak wyglądają w rozchodach wydatki personalne?

Otóż na wydatki personalne, osobowe i rzeczowe, ustalono kredyt 446'2 milj. złotych, z czego wypada na uposażenia pracowników etatowych, praktykantów i kontraktowych 205'2 milj. zł., na stałych dziennie płatnych 152'8 milj. zł. i na personel czasowy 39'4 milj. zł. Resztę przeznaczono na dodatki służbowe, djety, premje, godzinowo - kilometrowe, koszty umundurowania, zapomogi i dodatki klimatyczne.

Jeżeli teraz weźmiemy na uwagę, że równocześnie preliminowano na rok 1935 o 5.506 pracowników stałych (t. j. etatowych i stałych dziennie płatnych) mniej, niżli w r. 1934, to podwyższenie wydatków osobowych umożliwi poważną poprawę położenia poszczególnych grup pracowników przez posunięcie ich do wyższych płac.

Oby to tylko istotnie nastąpiło!...

Ale z drugiej strony należy się znowu liczyć z niemałą redukcją personalną, z przedwczesnemi pensjonowaniami, właszcza, iż P. K. P. ciągle jeszcze znajduje się w stadjum reorganizacji, co do której niewiadomo, kiedy nareszcie się skończy.

sażą odpowiednio nauczyciela, a jego żona zrezygnuje spewnością z orki nauczycielskiej o osławionych „programach", nadających się do porównania z naszemi nowemi przepisami. Ale zredukowanie mężatki - nauczycielki o 100 złotych gaży, a pozostawienie w służbie innego urzędu żony dyrektora o 2.000 zł. gaży, niema wielkiego wpływu na wyniki walki z bezrobociem, gdyż nie można zagadnienia tego pokonać kosztem i siłami najuboższych rodzin. Cieszyć się więc trzeba, że dyskusja w przeważającej ilości wypadków idzie na korzyść małżeństw nauczycielskich. Zapamiętać tylko trzeba głosy o zatrudnionych licznych „papuziach" bogatych, które zajmują miejsca biednym dziewczynom i młodym małżeństwom nauczycielskim — zanim wyjdą zamąż, względnie zanim gospodarując domem oduczą się podwójnej buchalterji z „własnemi" pieniądzmi.

Dyskusja o małżeństwach nauczycielskich dała obraz położenia szarego człowieka. Gdy zadamy sobie trud znalezienia w tym obrazie pracownika kolejowego, przekonamy się, że dostosował się doskonale do całości, a najczarniejsze plamy na obrazie stanowi pracownik umysłowy. Przecież przeważająca ilość kolegów otrzymuje do ręki około 180 zł. na pierwszego. Dopiero ludzie na wyższych stanowiskach pobierają „aż" około 300 złotych. A potem wielka cisza i gaże 800 i 1000 złotowe. Niema prawie żadnego przejścia od małych do wielkich. Tyle mówi się o „średnich" urzędnikach. Są ludzie, którym podoba się szafowanie tym nowotworem. Niechże i raz będzie mowa o średniej gaży urzędnika. I niechże on dostanie średnie 600 złotowe uposażenie.

Małżeństwa o dwu pensjach nie są wśród kolejarzy zbyt częste. Gdzieniegdzie ożenił się kolega z nauczycielką, inny z pracownicą kolejową.. i to byłoby wszystko. Ale czułe oko władzy interesuje się każdym takim wypadkiem i dalejże zwalniać mężatki. Wprawdzie on ma gażę 200 zł., ona 100 złotych. To jest luksus! I rodzina, która skromnie żyje z 300 złotych zostaje dotknięta, bo i praca stała się luksusem dla nielicznych, a na luksus mogą sobie pozwolić tylko bogaci.

Zainteresowanie szarym człowiekiem staje się modne. Nawet w kudłatej Rosji sowieckiej zwracają się władze z życzliwością do tych spraw. U nas początek dała sprawa nauczycielstwa, a nie ulega wątpliwości, że rozpisana ankieta przyniosłaby rewelacyjne dane o nędzy pracującej inteligencji.

I szary człowiek stanie się modny. Bo — podzielony na dykasterje, poszufladkowany zależnie od wykształcenia, warsztatu pracy, zainteresowań i t. p. — jest masą wielką.

Oby szary człowiek w całej odzieży na grzbiecie i z misą ciepłej strawy, mógł życzliwie myśleć o tych, którzy nim się zainteresują i okażą mu człowiecze serce.

m-n.

Innemi słowy mówiąc, sytuacja to dla ludzi stale przykra, bo niepewna, gdyż tam, gdzie drzewo rąbią, zawsze trzaski lecą.

Skoro tak nadal będzie się w kolejnictwie redukować, reorganizować, czyścić i wymieniać, to charakter tej instytucji, jej sprawności i znaczenie zmienią się do tego stopnia, że stanie się ona jakiemś nieokreślonem „uniwersum", w którem utonie samo kolejnictwo.

Wielka szkoda

Naczelnik służby sanitarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie rozpisał i ogłosił w prasie codziennej konkurs na stanowisko kontraktowego lekarza - specjalisty (chirurga) w Dyr. O. K. D., z siedzibą we Lwowie.

Wynika z tego, że dotychczasowy lekarz chirurg, p. Dr. Gruca ustąpił, t. j. albo wypowiedziano mu służbę, lub raczej — jak wieść gminna głosi — on sam zrezygnował z tego eldorado. A bardzo szkoda! Bo tak znakomitego chirurga, jak Dr. Gruca, nie łatwo znaleźć, a jednocześnie tak serdecznie oddanego swojej specjalności i pacjentom. Ogół też kolejarski DOKP. Lwów z prawdziwym żalem przyjął wiadomość o opuszczeniu przez Dra Grucę służby kolejowej.

Nie naszą jest rzeczą wnikać za kulisy służby sanitarnej w DOKP. Lwów, którą zaszczytnie reprezentuje jej szef, p. Dr. Opolski, przydzielony ostatnio przez Ministra Kolei do komisji usprawnienia kolejnictwa w Polsce. Ale — niestety — jak trudno gdziekolwiek pod słońcem o stosunki bez zarzutu, tak i w Wydziale sanitarnym lwowskiej DOKP. niejedno pozostaje do życzenia. A wszystko to wynikiem zaciętej walki o chleb codzienny, w której w myśl zasady, iż cel uświęca środki, nie zawsze stosuje się odpowiednie postępowanie. W takiej zaś atmosferze silniejsze indywidualności i materjalnie lepiej sytuowane. nie mogą utrzymać się na dłuższą metę, lecz z pewnem uczuciem ulgi opuszczają dane środowisko.

Na zmianę jednak tego rodzaju przykrych stosunków trudno wpłynąć, bo są one nieuniknionem następstwem wszechwładnego kryzysu gospodarczego, święcącego maksymę życiową: „Homo homini lupus".

SKŁADAJCIE DATKI NA RZECZ POWODZIAN!

O zmianę przepisów dyscypl.

W ostatnich czasach pojawiła się w pismach codziennych kilkakrotnie powtarzana wzmianka, że delegacja urzędników przedłożyła właściwym ministerstwom wniosek, oraz projekt zmiany przepisów dyscyplinarnych.

Między innemi domagano się odpowiedniego złagodzenia kar, oraz — co najważniejsze — zmiany składu komisji dyscyplinarnych, głównie w tym kierunku, ażeby przewodniczącymi Komisyj dyscyplinarnych byli sędziowie zawodowi.

Myśli tej należy przyklasnąć, albowiem przepisy dyscyplinarne — o ile chodzi o pracowników — obowiązujące od 1. lutego 1934, są bardziej niekorzystne nietylko od przepisów dyscyplinarnych, które obowiązywały przed 1. lutego 1934, lecz także od przepisów dyscyplinarnych za czasów zaborczych.

Nie potrzeba tego dokładnie wykazywać, gdyż pracownicy kolejowi sami na sobie najlepiej odczuwają tę różnicę.

Dla ilustracji przejdziemy tylko niektóre postanowienia, a mianowicie dotyczące składu Komisyj dyscyplinarnych.

Komisja dyscyplinarna przy dyrekcjach składa się obecnie z przewodniczącego, odpowiedniej ilości jego zastępców i stu członków, mianowanych i odwoływanych przez Ministra Komunikacji na wniosek dyrektora kolei państw.

Jak z tego widzimy cała Komisja dyscyplinarna I. instancji składa się wyłącznie z czynników mianowanych czyli niejako wyłącznie z czynników zaufanych zarządu P. K. P. Niema w tych Komisjach dyscyplinarnych mężów zaufania pracowników kolejowych, albowiem ci ostatni nie mają żadnego wpływu na skład Komisyj dyscyplinarnych. Wiadomą bowiem jest rzeczą, że mianowanymi członkami Komisji dyscyplinarnych będą tylko pracownicy przedstawieni przez dyrekcję, a dyrekcja zaproponuje zawsze wygodnych dla siebie, nie zważając bynajmniej na opinję całego ogółu pracowników kolejowych. Gdyby zresztą znaleźli się jacyś śmielsi i odważniejsi członkowie Komisji dyscyplinarnych, pochodzący z nominacji, to i tak będą niewątpliwie odwołani.

Wypada zaznaczyć, że według przepisów, które obowiązywały przed 1. lutego 1934, część członków Komisji dyscyplinarnych była wylosowaną, a zatem Zarząd kolejowy nie miał całkowitego wpływu na skład Komisyi dyscyplinarnych.

O ile chodzi o przewodniczącego Komisji dyscyplinarnej i jego zastępców, to dawniej mianowano pracowników rutynowanych, doświadczonych i obznajomionych wszechstronnie ze służbą kolejową, co dawało w znacznej mierze gwarancję słusznego i gruntownego rozpa-

Rzeczywiste usprawnienie administr.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że do usprawnienia administracji dążą zarówno ci, którzy nią zawiadują, jak też i ci, którzy od szeregu lat stoją przy warsztacie pracy zawodowej.

Nie ulega też najmniejszej wątpliwości, że uzupełnianie kadr urzędniczych pozostawia wiele do życzenia, a uwagi „Biuletynu Urzędniczego", będącego organem pracowników z wykształceniem akademickiem, na temat „narybku w państwowej, cywilnej służbie administracyjnej", niepozbawione są słuszności. Pismo to powiada, że administracja potrzebuje „młodych sił praktykujących, uczących się, zdobywających doświadczenie". Ponieważ tylko urzędnicy, rozpoczynający „swój zawód od samego początku, przechodzący całą drabinę szczebli w danym dziale służby", są pożądanym materjałem dla uzupełnień. Dziś na stanowiska opróżniające się przyjmuje się osoby „30-to i więcej letnie, z poza grona urzędników, pracujących w danym urzędzie, bądź wybierając kandydatów z pomiędzy urzędników i władz, bądź z pomiędzy osób prywatnych". Element ten jednak „o wyrobionych już w innym, odrębnym dziale pracy poglądach i pojęciach, o doświadczeniu i rutynie, ukształtowanych pod kątem widzenia obcej sfery interesów, myślący odmiennemi kategorjami — typem wzorowym nie powinien być".

Uwagi powyższe byłyby jeszcze bardziej słuszne, gdyby urzędnicy z uniwersyteckiem wykształceniem spojrzeli trochę szerzej na sprawę zatrudnienia pracowników umysłowych.

Nie chcę wywoływać dyskusyj, nie chcę wśród płonących lasów mówić o kwiatach. Administracja bowiem, czy to państwowa, czy kolejowa, jest zbyt ważnym organem państwowym, by mówić o niej jednostronnie. I chociaż dziś na tem polu panują niezupełnie idealne stosunki, nie ulega wątpliwości, że w przyszłości muszą one ulec zmianie, która wyjdzie Państwu na dobre.

Przedewszystkiem sfery urzędnicze wyzbyć się muszą ambicyj na punkcie wyłączności i wyższości swego zawodu, czy wykształcenia. Dziś jesteśmy zbyt często świadkami waśni i nieporozumień. Nie pisze i nie mówi się o rzeczach zasadniczych, natomiast bardzo często jest się świadkiem wycieczek pod adresem osób i organizacyj.

A jednak, ktokolwiek wejrzy w stosunki administracyjne, dojdzie do bardzo oczywistego przeświadczenia, że każdy urząd zatrywania spraw dyscyplinarnych. Ażeby usunąć wszelkie niejasności, nieporozumienia i podejrzenia byłoby rzeczą pożądaną, ażeby przewodniczącymi Komisyj dyscyplinarnych i ich zastępcami byli sędziowie zawodowi, którzy będą niezależni w zupełności od Zarządu kolejowego, a więc swobodni w orzekaniu spraw dyscyplinarnych.

Część innych członków Komisji dyscyplinarnej winna być mianowana i stanowić w ten sposób czynnik zaufania Zarządu P. K. P. Natomiast pewna część członków Komisyj dyscyplinarnych powinna pochodzić z wyboru t. z. cały personel każdego okręgu dyrekcyjnego winien wybrać według rodzaju służby odpowiednią ilość pracowników jako członków Komisyj dyscyplinarnych.

Taki skład Komisyj dyscyplinarnych dawałby rękojmię słusznego i bezstronnego orzecznictwa dyscyplinarnego.

Ponadto jest rzeczą konieczną, ażeby prawa i obowiązki rzecznika dyscyplinarnego były określone jak najbardziej szczegółowo, o czem obecnie powiedzieć nie można.

Wkońcu nie można nie wspomnieć o obrońcach. Według przepisów obecnie obowiązujących, wolno przybrać sobie obrońcę tylko z pośród pracowników P. K. P. i to przynależnych stale do tego okręgu D. O. K. P., co oskarżony, przyczem obrońcą z wyboru można być raz w ciągu miesiąca.

Nie podlega zatem żadnej wątpliwości, że prawo obrony jest bardzo ograniczone i utrudnione.

Niektórzy pracownicy nie chcą z najrozmaitszych powodów podjąć się obrony zwłaszcza, że pracownicy występujący zbyt często jako obrońcy są niemile widziani. Inni znowu z najrozmaitszych względów nie nadają się do obrony.

Dlatego też pilną i konieczną rzeczą jest, ażeby jako obrońcy mogli fungować także emeryci P. K. P., oraz adwokaci, co wyjdzie niewątpliwie na korzyść nie tylko pracowników kolejowych, ale także na korzyść Zarządu P. K. P.

Na reorganizacyjnym wulkanie

Przedsiębiorstwo Polskich Kolei Państwowych ulega pod względem wewnętrznej organizacji ustawicznym przeobrażeniom, czyli przechodzi t. zw. reorganizację.

Stworzono więc Referat samochodowy i Laboratorjum badawcze, o czem piszemy na innem miejscu, a równocześnie pracuje się oddawna nad zmodyfikowaniem służby kontroli dochodów na polskich kolejach państwowych.

trudniać musi pracowników z rozmaitemi kwalifikacjami i z różnem wykształceniem.

I możnaby uniknąć wielu tarć i możnaby złagodzić małe ambicje, gdyby zestawiono stanowiska i określono ściśle warunki, potrzebne do ich uzyskania.

Tu przedewszystkiem rolę odgrywać winno wykształcenie. Bardzo łatwo zestawić stanowiska, na których potrzebna jest wiedza prawnicza, czy inżynierska. Nie jakaś abstrakcyjna „twórcza praca zarządzeń, a zarazem inicjatywa". Idzie przecież o pracę, którą wykonać może tylko prawnik, lub inżynier. Do stanowisk tych winien być przywiązany dodatek za studja wyższe, co najbardziej zachęci odnośnych pracowników do pozostawania w dziale do którego mają teoretyczne przygotowanie.

Pracownicy umysłowi z wykształceniem średniem użyci być winni na stanowiskach, niewymagających przygotowania prawniczego, ni inżynierskiego. Stanowisk takich będzie znacznie więcej od poprzednich, gdyż każdy zawód chłoni stosunkowo ograniczoną ilość specjalistów z wyższemi studjami. Służba ruchu, wagonowa, zasobów, materjałowa, rachunkowa, handlowa i to zarówno wykonawcza, jak kontrolna winny być obsadzone przez pracowników z wykształceniem średniem. I tak, jak skomplikowana jest aparatura wielkiej stacji, a prymitywna małej, tak i tu wydzielić trzeba stanowiska dla pracowników, posiadających niższe wykształcenie.

Rozmaita praca umysłowa wymaga różnych studjów. Z każdej kategorji wybitne jednostki prędzej nabędą kwalifikacyj na przeszeregowanie. I tak, jak dziś pracownicy ze średniem wykształceniem zajmują wyższe stanowiska, a z niższem wykształceniem pośrednie, tak i zawsze istnieć będzie możność właściwego zatrudnienia urzędnika.

Tabela stanowisk ułatwi tylko awans bez zawiści. Wprawdzie do czasu automatycznego awansu wiele rąk wyciągać się będzie o zdobycie jednego szczebla, ale zasadnicze ustalenie stanowisk walkę tę złagodzi.

Niemniej ważną rzeczą jest wymaganie praktyki przed nadaniem stanowiska. Genjalne dzieci są cudownym darem natury. Nie każdy musi być jednak genjalny. A już nikt po roku szkolenia nie powinien siadać na wysokiem kierowniczem stanowisku w służbie fachowej. I w rzemieślniczym stanie potrzebny jest czas do zostania majstrem, a samouków jest przecież tak mało. Tempo fabrykacji majstrów w służbie administracyjnej jest zawrotne: trzeba je zwolnić. Naczelnik oddziału, który stanowisko uzyskał po 2 latach służby, i w 30 roku życia, nie jest wzorem do

Wygotowano też w tym kierunku szczegółowy, bardzo obszerny elaborat, który — o ile twierdzą wtajemniczeni — już definitywnie przesądza sprawę, t. zn., iż organizacja służby kontroli dochodów na P. K. P. będzie wyglądać tak, jak ją ujęto w wspomnianym elaboracie.

Ma powstać w najbliższym czasie tylko pięć Biur Kontroli Dochodów z siedzibą: w Warszawie, Poznaniu, Wilnie, Krakowie i Lwowie. Obecną kontrolę katowicką przyłączy się do krakowskiej, toruńską do poznańskiej, a radomską do wileńskiej.

Powiadają dalej, że wspomniane kontrole dochodów nie będą podlegały — jak dotychczas — poszczególnym Dyrekcjom kolejowym, ale bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji, jako jednostki organizacyjnie samodzielne, o znacznie większym zakresie działania, aniżeli dotąd.

W związku z tem mówi się o ewentualnem skasowaniu Dyrekcyj Okr. Kolei Państw.: w Katowicach, Toruniu i Radomiu i — rozumie się — o znowu nieprzewidzianych translokacjach, redukcjach i zmianach personalnych.

Lwowskie Biuro Kontroli Doch. wróciłoby w konsekwencji ze Stanisławowa do Lwowa — i to podobno z wiosną r. 1935. W Stanisławowie bowiem byłoby mu zresztą stanowczo za ciasno, gdyż do gmachu b. Dyrekcji Kolei wprowadza się stanisławowskie Województwo, zajmując w lwiej części cały budynek, tak, iż urzędujące tu Biuro Kontroli Dochodów DOKP. Lwów — z trudem mieści się tutaj równocześnie.

Nie trzeba chyba wyjaśniać, że tego rodzaju zmiany, sięgające w głąb samej istoty rzeczy, poprostu przekreślają codzienne życie masy pracowniczej, skazują ją wraz z rodzinami na mnóstwo, najczęściej nader przykrych przeżyć, na ciągłą niepewność jutra. Gdyby przynajmniej te wszystkie pociągnięcia odbywały się drogą ewolucyjną, dałoby się niejedno jakoś znośniej przetrzeć, ale tymczasem wypadki wręcz prześcigują się nawzajem, nie pozwalając ludziom wytchnąć, opamiętać się.

Do pracy w zawodzie potrzeba przedewszystkiem stałego spokoju, konieczności skupienia się, wypoczynku duchowego i fizycznego, co od pewnego czasu poprostu przestało istnieć. Dlatego pytamy: kiedy nareszcie skończy się ta prawdziwa kanikuła reorganizacyjna, by można było zacząć raz prowadzić w pełni uregulowany żywot człowieka, obywatela i pracownika?

To jest dziś marzeniem ogółu pracowników P. K. P. w imię dobra Państwa, społeczeństwa i naszego przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych.

naśladowania. Zawodowców kształcić i wychowywać ma człowiek, który niedawno z trudnością i przy pomocy ukwalifikowanej służby niższej, rozwiązywał najprostsze zadania służby wykonawczej.

Przykłady możnaby przytaczać w nieskończoność. Nie idzie o nie. Natomiast bardzo pożądane byłoby ukazanie się zarządzenia, które dawałoby podział stanowisk i czas, potrzebny do ich uzyskania.

Nie ulega wątpliwości, że wielu ludziom z trudnością przyszłoby ułożenie treści takiego zarządzenia. Nie ulega też wątpliwości, że zarządzenie gasiłoby zawrotne nadzieje wielu osób.

Zarządzenie jednak zasadniczo przyczyniłoby się do unormowania życia pracowniczego i byłoby doskonałym materjałem popędowym dla maszyny administracyjnej. Uzyskamy tempo jednostajne, bez dzisiejszych nierówności. Tempo takie szybciej wiedzie do znanego celu. r—x.

Nędza nie sprzyja pracy

Źle bardzo jest w „proletarjackiej" Rosji. Kartki żywnościowe, prześladowania, niskie wynagrodzenie, kiepska odzież służbowa. Ludzie pocieszali się nadzieją poprawy, ale nie było żadnych zmian, chociaż propaganda obiecywała złote góry. Piszą gazety o sabotażach, wypadkach, katastrofach kolejowych. Sądy mają wiele pracy, tego i owego mużyka rozstrzelają, a kłopoty transportowe są poważne i ubezwładniają wielkie państwo w wypadku wojny.

Bo nędza nie pomaga w pracy. Zastraszyć można tylko na jakiś czas, ale strach nie jest zachętą do wysiłków, a organizm ludzki woła o pożywienie.

Komisarze więc postanowili częściowo zrezygnować z „proletaryzaoji". Czytamy, że pozwolono tam kolejarzom utrzymywać małe gospodarstwa przy mieszkaniach służbowych, że gaża będzie większa, słowem, trzeba ludziom dać jeść.

Ostatnio czytamy, że i chleb stanie się burżuazyjny, a więc można go będzie kupić bez kartki. Wszystkie te wiadomości i dobrodziejstwa podyktowane są koniecznością zwiększenia wysiłków pracy sowieckiego kolejarza. Może wreszcie ten najbiedniejszy z biednych, kolejarz w sowieckim raju, poje sobie w sposób burżuazyjny, by mieć siły do pracy dla dobra abstrakcyjnego proletarjatu.

Po likwidacji D. O. K. P. w Stanisławowie

W związku ze zwinięciem Dyrekcji Okr. Kolei Państw. w Stanisławowie zaszły już i jeszcze najpewniej nastąpią nieprzewidziane, a daleko idące zmiany personalne na terenie b. DOKP. Stanisławów i w Dyrekcji Okr. Kolei Państw. we Lwowie.

Jeśli chodzi najpierw o personel skasowanej Dyrekcji, to ten częściowo przeszedł do odpowiednich Wydziałów DOKP. Lwów, wzgl. do innych Dyrekcyj i do Min. Kom. do Warszawy, częściowo przeniesiono go w stan nieczynny ewent. spensjonowano, w 2/3 częściach zaś zostawiono w Stanisławowie, przeznaczając dla przeniesionego ze Lwowa do Stanisławowa Biura Kontroli Dochodów lwowskiej Dyrekcji.

Skoro się zważy, że Biuro K. Doch. DOKP. Lwów przeszło do Stanisławowa nie w swoim całokształcie personalnym, ale zaledwie w 40% personelu, gdyż miało być właśnie uzupełnione do 100% przez pracowników rozmaitych działów służbowych rozwiązanej DOKP. Stanisławów, otrzymamy prawdziwą mozaikę warunków i stosunków, w jakich przyjdzie skleić ab ovo służbę kontroli dochodów w rozszerzonej terytorjalnie i pod względem agend służbowych Dyrekcji Kolei we Lwowie.

Wszędzie bowiem tam, gdzie człowiek wzgl. obywatel, dla pewnych wyższych względów, powiedzmy dla dobra sprawy ogólnej musi wiele przetrwać, dobrze się dzieje, jeżeli przeciwny los trafia jak najmniejsze koło ludzi — te wszakże względy, możliwie najdalej posuniętej wyrozumiałości i ludzkości piętrzą nieraz z natury rzeczy trudności, niełatwe do przebycia.
Ale ostatecznie pracownik inteligentny, a przytem chętny i pilny, nagnie się do wszystkiego, powoli opanuje nowy resort pracy, jakkolwiek praca ta, może nie da mu i w przybliżeniu tego wewnętrznego zadowolenia, z jakiem spełniał agendy służbowe, do których przywykł przez długie lata praktyki, rutyny i doświadczenia.

Nie leży w naszej intencji zajmować się krytyką wyższej decyzji przeniesienia części Dyrekcji Kolei we Lwowie do Stanisławowa, t. j. Biura Kontroli Dochodów tej Dyrekcji, ale należy stwierdzić objektywnie na tem miejscu, iż istota dobra służby przemawia przeciwko tej translokacji, a czas to niewątpliwie potwierdzi w dużej mierze.

To odosobnienie służbowe daje się już odczuwać pod wielu względami od samego początku, od pierwszej chwili budowania niemal na nowo Biura Kontroli Dochodów lwowskiej Dyrekcji w Stanisławowie, nie mówiąc naturalnie o rozlicznych przykrościach osobistych personelu, wyrwanego z udomowionych w dziesiątkach

Jałowa statystyka.

Bardzo wiele daje pracy statystyka zaludnienia pociągów pasażerskich.

Przedewszystkiem prowadzi ją kierownik pociągu na podstawie zgłoszenia konduktorów. Raport z jazdy ma także i taką rubrykę, do której wpisuje się ilość podróżnych w pociągu, z podziałem na klasy i odcinki, przez które pociąg przebiega.

To jest widocznie za mało, bo przez trzy dni w każdym kwartale bada się szczegółowo zaludnienie, zarówno całych pociągów, jak i wagonów bezpośredniej komunikacji. Niezależnie od tego istnieją kontrole doraźne. Przez 3—10 dni bada się nietylko ilość podróżnych, lecz i rodzaj biletów.

Wszystkie te dane powinny dostatecznie przemówić do człowieka, mającego wpływ na skład pociągów pasażerskich. Ale mimo to bardzo często się czyta, że podróżni jechali, jak śledzie nietylko w przedziałach, lecz i kurytarzach. Prasa codzienna nierzadko na ten temat pisze, podając datę i numer pociągu.

Zarządzenie w sprawie składu pociągu winno wyjść z Dyrekcji, na podstawie statystyki prowadzonej przez oddział ruchu. Ale w praktyce inaczej się dzieje. Więc albo przychodzą telegramy, że pociągi są niewykorzystane i składy należy zmniejszać, albo też przy sposobności podróży służbowych, przełożony sam wydaje rozkaz redukcji składów, przeważnie bez zaglądania do prowadzonej statystyki.

Cała więc robota z rejestrowaniem zaludnienia idzie w niwecz, gdyż doraźnie wydane zarządzenie nie liczy się z wynikami badań, a natłok w pociągach mówi znów zupełnie co innego.

Tymczasem nie idzie o rzecz ważną. Przecież 70, czy 100-procentowe wykorzystanie składu niema znaczenia na ciężar pociągu, skoro 100 pasażerów waży przeciętnie tylko 7 ton. Ale wykorzystanie pociągu daje... premję. I to właśnie powoduje zwracanie tak bacznej uwagi na frekwencję. Nietyle na frekwencję, co na naszpikowanie pociągu, ku wygodzie podróżującej publiczności.

Statystyka zaludnienia daje dużo jałowej pracy. Przedewszystkiem zatrudnia konduktora i doraźnych rejestratorów. Konduktor nietylko, że ma być „ugrzeczniony", spełnia rewizję, ma wiele innych zajęć, ponadto ma jeszcze liczyć podróżnych. Oczywista, że w tych wypadkach brak czasu na zwracanie uwagi na sygnały, a w ten sposób bezpieczeństwo ruchu schodzi na drugi plan, na korzyść statystyki, z której nikt w praktyce nie korzysta.

Statystyka ta daje także dużo pracy kierownikowi pociągu, który stał się dziś kanlat stosunków lwowskich i przerzuconego nagle na obcy grunt stanisławowski. To też ludzie ci z konieczności wegetują, nie mogąc się łatwo pogodzić z losem rozbitków. I z pewnością każdy z nieuprzedzonych czytelników, niechby to był i miarodajny reprezentant władzy, nie odmówi słuszności powyższym słowom, o ile bezstronnie zechce się wstawić w położenie zainteresowanych.

Ale wszystkiemu trzeba się poddać dla chleba i zresztą z tą wielką myślą obywatelską, że przecież własnemu państwu obywatel nawet życie powinien dać bez szemrania w ofierze, gdyby zaszła taka konieczność. Bo czemże jest wreszcie życie jednostki, dziesiątek ludzi i rodzin, ich dziesiątek setek tysięcy wobec dobra i szczęścia Ojczyzny!?... Wszystko to zbyt dobrze rozumiemy i poważnie oceniamy, niech atoli nikt nie weźmie za złe, jeśli człowiek myśli również o swojem szczupłem „ja", o najbliższem gronie osób i najściślejszych warunkach i stosunkach, wśród jakich wzrósł i życiowo się ustalił. Takie już nastawienie psychiczne każdego człowieka!

Interesuje nas także sprawa przydziału naszych kolegów, pracowników b. Dyrekcji Kolei w Stanisławowie, przeznaczonych do innych DOKP., w tem znaczeniu, że chcielibyśmy, by na nowych śmieciach znaleźli zadowalające stosunki życiowe i służbowe.

Co dotyczy wreszcie samej translokacji rzeczowej DOKP. Stanisławów, to wypada zauważyć, iż co najlepszy inwentarz tej Dyrekcji zabrano do Warszawy i do Lwowa, a gorszy pozostawiono w Stanisławowie dla użytku pracowników tut. Biura Kontroli Dochodów. Pozornie wygląda to tak, jakby służba kontroli dochodów i ci, co ją wykonują, była piątem kołem u wozu dyrekcyjnego, chociaż rzecz ta posiada w istocie zgoła odmienne znaczenie, o ile patrzy się na nią ze stanowiska przedsiębiorstwa handlowo - taryfowego, jaką bezsprzecznie ma być kolej. Pozatem i prestige instytucji kolejnictwa wymaga odpowiedniej formy zewnętrznego wyglądu, a przecież Biuro Kontroli Dochodów DOKP. Lwów z siedzibą w Stanisławowie, to nie kram bylejaki, ale to krew z krwi i kość z kości Dyrekcji lwowskiej, reprezentujące tę Dyrekcję w pewnym kierunku służbowym na terenie stanisławowskim, gdzie w ciągu 40 lat przyzwyczajano się do istnienia i należytego respektowania pełnej Dyrekcji kolejowej. Z uwagi zatem i na szanowną przeszłość kolejnictwa w Stanisławowie, na jej chlubny autorytet, należałoby w odpowiedni inwentarz zaopatrzyć tut. Biuro Kontroli Dochodów.

Na razie tyle z przebiegu likwidacji Dyrekcji Okr. Kolei Państw w Stanisławowie.

celistą przy raporcie z jazdy o 100 pozycjach. Kiedy ten człowiek ma te rubryczki wypełnić, nie zapominając — bo to najważniejsze! — o bezpieczeństwie ruchu, pozostanie zagadką do rozwiązania przez ludzi, nie mających chyba styczności ze służbą ruchu wogóle, a ze służbą kierownika w szczególności. To nie wszystko.

Kierownik pociągu rejestruje jeszcze zawartość brankardu, podając ilość sztuk i objętość bagażu.

Kierownika pociągu możnaby śmiało nazwać kierownikiem biura pociągowego...

A poza nim istnieje ruch pociągów, semafory dają jakieś sygnały, zwrotnice wskazują bieżnię. I potrzebny jest stały kontakt ze służbą wykonawczą na stacji.

tmd.

Pracownicy w samorządzie

Przy ostatnich wyborach do zarządu miasta Lwowa weszli dyrektor kolei, p. inż. **Łaguna** i naczelnik biura personalnego p. **A. Mączka.**

W ten sposób pracownicy kolejowi, stanowiący wielki procent mieszkańców Lwowa i z miastem tem związani od dawien dawna węzłami krwi, otrzymali godne przedstawicielstwo.

Pracownicy kolejowi, głosujący ławą na listę Polskiego Bloku Wyborczego, wykazali olbrzymią solidarność i wielkie zainteresowanie się sprawami społecznemi i dobrem bohaterskiego miasta.

Oby jednomyślność pracownika kolejowego była zachętą do pracy nowoobranego Zarządu miasta Lwowa.

Nauczanie geografji

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 31. z 1. października 1934 r., pojawiło się rozporządzenie Ministra Kom., Nr. P. 5—57/26/34 z 12. września 1934 r., w sprawie wprowadzenia jednolitości z nauczaniem geografji kolejowej do egzaminów służbowych.

Dotychczas bowiem faktycznie różnorodnie pojmowano istotę geografji kolejowej, w następstwie czego wykładowcy na wielu kursach kolejowych kierowali się w tym względzie osobistemi poglądami na sprawę i każdy z nich raczej błąkał się w tej dziedzinie, aniżeli traktował swój przedmiot należycie, według pewnego ściśle określonego programu.

Wprawdzie i dyrektywy Ministerstwa Komunikacji, wypowiedziane na dany te-

Na falach kryzysu

Jedno z zawodowych pism kolejowych poruszyło ostatnio kilka zagadnień z zakresu ekonomicznej polityki Rządu na tle nowych warunków rzeczywistości gospodarczej.

Więc powiada się m. i., że owa „nowość" stosunków polega na przystosowywaniu całokształtu codziennego życia do poziomu, narzuconego przez katastrofę kryzysu, to zaś dopasowywanie streszcza się w obniżce cen: węgla, nafty, elektryczności, żelaza, chleba i mięsa.

Cóż, kiedy mimo niewątpliwych sukcesów w tym kierunku, niestety ceny cukru spadły zaledwie odrobinę — jak słusznie stwierdza to wspomniany wyżej organ prasowy — odzież także minimalnie, a komorne ani drgnęło dotąd w miejscu. Jest to najlepszym dowodem, iż dane kartele i kamienicznicy trzymają się mocno, że nie chcą zrezygnować z wysokich zysków, a Rząd postępuje z nimi przecież oględnie.

A tymczasem pracownikom państwowym, kolejowym i prywatnym obniżono uposażenia nieproporcjonalnie na niekorzyść w stosunku do istotnego efektu akcji potanienia życia, tak, iż z miniaturowych pensyjek pracowniczych, lwią część zabierają dalej właściciele realności, sporo idzie na zakup koniecznej, a bynajmniej nie taniej odzieży, i wreszcie na resztę niezbędnych środków codziennego użytku, w tem wcale przydrogiego cukru.

Widać z tego, jak na dłoni, że pracownicy państwowi, kolejowi i prywatni muszą *siłą* faktu coraz bardziej ubożeć, brnąć w nigdy niewypłacalne długi, męczyć się w nieskończoność, cierpieć głód, nędzę i poniewierkę wraz z rodziną.

I nie są w najmniejszym stopniu demagogją dopiero co wypowiedziane słowa, bo na tę czarną nić nieszczęścia i rozpaczy, snującą się w ostatnich zwłaszcza latach przez życie pracownika, patrzy dziś z politowaniem cały wogóle proletarjat w Polsce, którego cząstką nierozdzielną w materjalnem znaczeniu stał się... urzędnik. Lecz on sproletaryzował się także duchowo do niepoznania, gdyż nie stać go nawet na prenumeratę dziennika...

Jeżeli wreszcie dodamy, iż ten urzędnik faktycznie nie posiada teraz prawie żadnej pewności jutra, że będąc najsmutniejszą ofiarą kryzysu, stał się zarazem piłką, kopaną bezlitośnie w footbalu życia — to mamy właściwie do czynienia z zapadłym w cień zapomnienia niegdysiejszym autorytetem urzędniczym. Prawdę też mówiąc, to dzisiaj i *wyższy* urzędnik nie ma jednej setnej tego znaczenia urzędowego i obywatelskiego, co dawniej. Bo jest żebrakiem. Jest to obecnie „lucus a non lucendo", mogące każdej chwili zgasnąć bezpowrotnie bez śladu.

mat w powyższym Dzienniku Urzędowym, nie określają kwestji w szczegółach, w każdym jednak razie obejmują ją dostatecznie w zarysach ogólnych, tak, że obecnie i nauczyciel i uczeń będą w dużej mierze zorjentowani, o czem koniecznie trzeba mówić wzgl. wiedzieć z dziedziny geografji kolejowej.

Geografja kolejowa ma w szczególności obejmować:

a) nazwy, długość i granice linij kolejowych, oraz punktów stycznych tych linij z innemi środkami (linjami) komunikacyjnemi;
b) podział terytorjalny sieci kolejowej wraz z wymienieniem nazw i siedzib kolejowych jednostek organizacyjnych (w Polsce D. O. K. P., oddziałów i innych jednostek służbowych), z wyszczególnieniem i bliższem opisaniem stacyj węzłowych i portowych;
c) stosunki handlowe (eksport, import itd.) w poszczególnych połaciach kraju, opis ważniejszych szlaków tranzytowych i t. p.;
d) nazwy miejscowości turystycznych i uzdrowisk.

Jest rzeczą znamienną, iż M. K. stoi na stanowisku, że wykładowcami geografji kolejowej winni być wyłącznie pracownicy wydziałów handlowo - taryfowych, i to wykwalifikowani, z uwagi na wielkie znaczenie znajomości stosunków handlowych w kolejnictwie.

Poza geografją kolejową należy traktować geografję fizyczną i polityczną w formie jak najzwięźlejszej, gdyż szkolenie służbowe powinno ograniczać się zasadniczo tylko do wiedzy fachowej.

Nakoniec powiedziano, iż zależnie od stanowiska, będzie się wymagać od kandydatów znajomości geografji w szerszym lub ciaśniejszym zakresie.

Z ostatniego postanowienia widać, że właściwie niewiadomo, co winni umieć z geografji kandydaci na rozmaitych stanowiskach, czyli jaki zakres wiadomości z tego przedmiotu obowiązuje przeróżnych kandydatów. Dla pewności dobrze jest wiedzieć jak najwięcej, jako iż od przybytku głowa nie boli i z uwagi właśnie na brak rozgraniczenia między poszczególnemi zakresami wymaganych znajomości geografji.

Byłoby tedy bardzo pożądanem, aby w konsekwencji wydanych przepisów w sprawie nauczania geografji kolejowej, pojawiły się urzędowe podręczniki w tym kierunku, i to dostosowane do potrzeb, a więc dla kandydatów tych czy innych stanowisk, a również wyłania się kwestja przygotowania odpowiednich referentów. Już wszakże dotyczące rozporządzenie

Otóż niniejsze wywody mają na celu zaznaczyć, iż poprawa doli pracowniczej, i to możliwie najrychlejsza, powinna leżeć zarówno w najlepiej zrozumianym interesie Państwa i społeczeństwa, że marnie wynagradzany sługa Państwa, stale głodny, wyzyskiwany, i rozgoryczony, niepewny, co kiedykolwiek się z nim stanie, nie może dawać pewnej gwarancji uczciwego spełniania powierzonych mu obowiązków. To wszakże tak zrozumiałe!...

Pracownicy państwowi, kolejowi i prywatni nie żądają też niczego innego więcej — prócz tego, by nareszcie sprawiedliwość ujęła ich losy w swe ręce.

Odprawy emerytalne

W wykonaniu uchwały X. Walnego Zjazdu Delegatów Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie, z dnia 21. maja 1934 r., przyznano następującym Kolegom, członkom zemerytowanym do 1. czerwca 1934 r. — odprawy emerytalne, stosownie do czasokresu przynależności do Z. U. P. i odpowiednie kwoty przekazano przynależnym Zarządom Okręgowym Z. U. P. do zrealizowania wypłaty.

Okręg Lwowski.

Kol. kol. Barth Włodzimierz, Bojczuk Bazyli, Ciszecki Karol, Czaprański Marjan, Dzikoński Ludwik, Dubsky Norbert, Eitelberg Karol, Hawryszko Eugenjusz, Hoszowski Robert, Jung Kazimierz, Kapitain Stefan, Klus Marcin, Konopacki Władysław, Kotrba Henryk, Krzysztofowicz Juljan, Kuźniarz Karol, Lehm Józef, Leszczyński Celestyn, Mayer Juljusz, Mazur Franciszek, Migocki Stanisław, Müller Jan, Ostrowski Stanisław, Petak Eugenjusz, Piątkiewicz Stanisław, Pudłowski Piotr, Radziejowski Klemens, Rares Jakób, Reger Emil, Reichard Franciszek, Rospond Franciszek, Sawczyński Longin, Stepan Jacek, Szafran Stanisław, Szwed Feliks, Szyszkowski Adam, Traczewski Jakób, Turski Adolf, Tynik Piotr, Wacha Antoni, Wallner Józef, Weich Tadeusz, Wojnarowski Eugenjusz, Vogelfänger Arnold, Zahajkiewicz Antoni, Żmurkiewicz Michał.

Okręg Katowicki.

Kol. Groniecki Władysław.

Okręg Krakowski.

Kol. kol. Becher Mojżesz, Byrski Wincenty, Cwierzewicz Juljan, Denkscherz Rudolf, Dubowski Wilhelm, Duda Jan, Gałuszko Ludomir, Gernand Franciszek, Heuman Konstanty, Holzer Ludwik, Kwiatkowski Władysław, Machlicki Józef, Mayerberg Stanisław, Mendocha Władysław, Mitschke Jarosław, Morbitzer Henryk, Olszewski Zygmunt, Peiper Jan, Peitzer Mojżesz, Podczerwiński Hieronim, Porański Aleksander, Rifczes Adolf, Rumiński Adam, Soświński Włodzimierz, Smigielski Bronisław, Wagner Alojzy, Waldman Władysław, Wamsiedel Ludwik, Zalesiński Edward, Ziołowski Prosper, Żegiestowski Kazimierz, Żwirski Władysław.

Okręg Poznański.

Kol. kol. Chołodecki Władysław, Mierczuk Stanisław, Otecki Franciszek.

M. K. z 12. września 1934 r., żąda wykwalifikowanych wykładowców wydziałów handl. - taryf., a można powątpiewać, czy znalazłby się dzisiaj dostateczny kontyngent tego rodzaju sił w wydziałach handlowo - taryfowych wszystkich DOKP. łącznie z samem Ministerstwem Kom. Wszak starsi pracownicy ustąpili lub są na odchodnem, zaś do doraźnego wyszkolenia młodych chyba wolno zastosować przysłowie, że przecież Krakowa odrazu nie zbudowano, iż wykwalifikowani pracownicy w wydziałach handlowo - taryfowych nie rodzą się z dziś na jutro.

Nie do nas zresztą należy suszyć sobie tem wszystkiem głowę, wypowiadamy atoli zapatrywanie, że zdobycie prawdziwej wiedzy handlowo - taryfowej w tem znaczeniu, żeby można karmić nią do sytości adeptów polskiego kolejnictwa i wychować godnych następców kolejoznawstwa, wymaga bardzo poważnego i żmudnego studjum, długiego doświadczenia i rutyny w służbie kolejowej wogóle, a handlowo-taryfowej w szczególności.

Ognisko dyrekcyjne K. P. W. we Lwowie

Dnia 27. października odbyła się we Lwowie piękna uroczystość KPWiacka. Oto Ognisko dyrekcyjne otwierało swój lokal przy ul. Krasickich 5.

Po poświęceniu lokalu przemówił prezes Ogniska, p. Kryszczukajtis, dziękując władzom kolejowym za poparcie i wyrażając przekonanie, że własny lokal przyczyni się do pogłębienia pracy. Dłuższy referat wygłosił prezes Zarządu Okręgu K. P. W., p. inż. Broda. imieniem zaś władz kolejowych życzył Ognisku powodzenia wicedyrektor, p. dr. Stanisław Świgost.

Po części oficjalnej odbyła się piękna część wokalna.

Nowej placówce KPW. przesyłamy najlepsze życzenia.

OGŁOSZENIE.

Dnia 16. grudnia 1934 r. odbędzie się o godzinie 10-tej, w lokalu Z. U. P. we Lwowie przy ul. Szopena 1. 6, I. p.

Nadzwycz Walne Zgromadzenie członków Spółdzielni Oszczęd. i Kredyt. Umysłowych Pracowników Kolejowych z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie.
2) Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
3) Zmiana Statutu.
4) Wnioski.

Okręg Toruński.

Kol. kol. Dempniak Tadeusz, Hacker Leon, Lercel Adam, Waisman Wincenty, Zaremba Mieczysław.

Okręg Stanisławowski.

Kol. kol. Antonowicz Kazimierz, Bincer Maurycy, Burjak Józef, Dobrzyniecki Stanisław, Dworski August, Dworzak Jan, Gajkowski Kazimierz, Hamer Antoni, Jasiński Józef, Kamiński Adolf, Katz Mojżesz, Kisielewski Jan, Małek Wojciech, Orthner Karol, Osostowicz Eugenjusz, Radwański Czesław, Rzondca Stanisław, Strohal Jan, Trinczer Edward, Wagner Aleksander, Wiśniewski Stanisław, Ziszka Kazimierz.

Zarząd Główny Z. U. P.

Najbardziej pokrzywdzeni

Pisaliśmy często na tem miejscu o zaopatrzeniu emerytalnem, a jednak zdaje się, iż powinno się poruszać ten temat bez przerwy, bo omawiane zagadnienie wrzyna się zbyt ostrą krawędzią w naszą egzystencję.

Niestety wytoczono przeciw interesowi pracowniczemu kolubrynę przepisów emerytalnych, według których dla ustalenia podstawy wymiaru zaopatrzenia emerytalnego przyjmuje się uposażenie zasadnicze, należne w ostatnim miesiącu przed rozwiązaniem stosunku służbowego, oraz ustalony okres wysługi emerytalnej.

I pytamy teraz, czy najświeższa konstrukcja poborów pracowników państwowych i kolejarzy, polegająca na zbudowaniu miniaturowych płac zasadniczych, oraz stosunkowo wielkich zasiłków wyrównawczych, nie miała zgóry na celu względów oszczędnościowych kosztem doli pracownika?

Szczególnie skrzywdzono przy tej sposobności pracowników starszych, degradując ich płace przez podział, rażąco nierównomierny, t. j. na skromne — podstawowe i wybujałe — przejściowe.

Pracownicy ci, jakkolwiek dosłużyli się dawno w długich latach ciężkiej pracy zawodowej odpowiednich, choć wcale nie wygórowanych poborów, a temsamem stosownych emerytur, spadli nagle na dół za jednem pociągnięciem pióra, stracili nierzadko w jednej-trzeciej efekt trudów całego swego życia.

I zostały im dziś na przyszłość żal i rozgoryczenie, gdyż widoki na możliwość awansów, o jakich tak wiele mówiło się w chwili wprowadzania w życie nowych przepisów uposażeniowych i emerytalnych, są conajmniej mocno zamglone.

A jednak poczucie zwyczajnej sprawiedliwości wprost woła donioslym głosem o wynagrodzenie tym ludziom wszystkiego, czem pokrzywdziła ich najświeższa ustawa, co atoli nie leżało w jej intencji. Poczucie to domaga się wyawansowania odnośnych pracowników, bez

W razie braku kompletu Walne Zgromadzenie odbędzie się o godzinie 11-tej, bez względu na ilość członków.

Rada Nadzorcza. **Zarząd.**

OGŁOSZENIE.

Dnia 22. grudnia 1934 r., o godzinie 17-tej odbędzie się w lokalu własnym w Krakowie, przy ul. Lubomirskiego, Nr. 23, I. p., **Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółdzielni Oszczędnościowej i Kredytowej Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych w Krakowie,** z ograniczoną odpowiedzialnością, z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie i wybór Przewodniczącego obrad.
2. Zmiana Statutu.
3. Oznaczenie najwyższej sumy kredytu dla członka.
4. Wolne wnioski bez uchwał.

Rada Nadzorcza. **Zarząd.**

ŻYCIE ZWIĄZKU.

POZNAŃ.

Dnia 5. października na posiedzeniu Z. O., ko. Bistroń szczegółowo uwypuklił działalność Zarządu Głównego. M. K. przychodzi do przekonania, że urzędnik z średnim wykształceniem jest i powinien być zasadniczym elementem urzędniczym i jako pierwszy przebłysk tych zapatrywań, M. K. zezwoliło wszystkim pracownikom z średniem wykształceniem na przejazd II. klasą, oraz na noszenie dystynkcji 9 grupy i t. p.

Widać więc z tego, że kurs egzystencji urzędnika ze średniem wykształceniem zaczyna się nieco polepszać. Pozatem Zarząd Główny poczynił jak najdalej idące oszczędności w gospodarce finansowo-administracyjnej, by móc zwiększyć świadczenia związkowe na rzecz członków.

W myśl nowego regulaminu uchwalonego na plenarnm Zebraniu Z. Gł. w dniu 30. września b. r., przyznano pośmiertne i odprawy, t. zn. każdy członek umierający w czynnej służbie otrzymuje 500 zł. Jeśli zaś członek zostaje zwolniony z powodów czynów niehańbiących, dostaje odprawę do 500 zł. za pełne 10 lat należenia do Związku, a jeśli nadal pozostaje członkiem Z. U. P., otrzymuje rodzina w razie śmierci, dalsze 300 zł.

Kol. Bistroń wspomniał również o rozwoju naszych letnisk w Komańczy, Piwnicznej i nad Adrjatykiem. W szczególności wyróżnił b. dobrze zorganizowane przez kol. Piątkiewicza tanie letnisko

względu na stanowiska, jakie zajmują, do takich grup uposażeń, iżby nic na tem nie utraciły ich dobrze nabyte i zasłużone uprawnienia pensyjne.

Głęboko jednak wierzymy w najlepsze zamierzenia naszych władz, owianych uczuciem dobra w stosunku do podwładnego personelu, i dlatego nie wątpimy ani przez chwilę, iżby starsi pracownicy, o których specjalnie tu mowa, nie mieli kiedyś odejść w stan spoczynku z głęboką świadomością, że nie wynagrodzono im obecnej krzywdy ustawodawczej.

Mimo wszystko, nie podzielamy bynajmniej twierdzenia, wyrażonego w nowo wydanej broszurze jednego z ogólnych związków kolejowych, jakoby dzisiejszy ustrój ekonomiczny państwa traktował pracownika, zmuszonego porzucić warsztat pracy, skutkiem starości lub nieszczęśliwego wypadku, jako zużyty łachman. Przeciwnie, pozwalamy sobie wyrazić nadzieję i przekonanie, iż m. i. władze kolejowe baczyć będą na to, że pracownik sterał swe siły i zdrowie właśnie przy kolejarskim warsztacie pracy, nie pozostawią go bez należytego, sprawiedliwego zaopatrzenia u schyłku dni życia.

Rachunek sumienia

Właśnie idzie do druku ostatni zeszyt „Czasopisma" z roku 1934 i należałoby kilka słów rzucić na pożegnanie.

Nie będzie ono zbyt czułe, nikt też nie przemówi serdecznie. Wystarczy więc podsumować wypadki i rozstać się obojętnie z JWPanem Rokiem 1934.

Zaczynajmy:

A więc luty. Słowo to oznaczało w języku słowiańskim „okrutny". Doskonałe określenie nieszczęsnego miesiąca przez pracownika państwowego. Otrzymaliśmy nowe przepisy uposażeniowe i uruchomienie awansów. Prawie każdy na tem stracił finansowo. Luty 1934 trwale pozostanie w pamięci pracownika i jego rodzin, jako zmora, gdyż stracili i pominięci i przeszeregowani. Same przeszeregowania, trwające zresztą kilka miesięcy, były bardzo swoiste i mogą dla całego świata być przykładem, jak nie należy postępować z pracownikami.

Rok 1934 zapisał się także masowemi przeniesieniami. Trzeba było rzucać rodzinę, dom własny, dzieci w szkołach i wędrować do innych miast, częstokroć bardzo odległych. Kto żyje w stosunkach uregulowanych, a urzędnicy od lat muszą tak żyć, wie, że przeniesienie do innej miejscowości (coś w rodzaju kary dyscyplinarnej) daje ruinę budżetu i rodziny, a wybitnie zmniejsza sprawność służbową pracownika.

Rok ubiegający rozpoczął rozliczne reorganizacje. Zniesiono pewne urzędy, utworzono nowe, wydano

...ku bieżącym bar... o ze względu na ...nnego utrzymania ...y 4-krotnym posiłku

...l. Bistroń wspomina o ru... ...czym na terenie Z. U. P., przyczem Zarząd Główny pragnąłby jak najprędzej otworzyć Centralę Spółdzielni z siedzibą we Lwowie a z Oddziałami w Okręgach, dzięki czemu poszczególne Spółdzielnie miałyby możność lepszej działalności.

W końcu kol. Bistroń wspomina o odbytym w b. roku Kongresie Ligi Słowiańskiej, w składzie Kolegów Czechosłowacji, Jugosławji i Bułgarji, przytem uczestnicy z zagranicy wyrazili wielkie uznanie dla działalności Ligi, pod przewodnictwem naszego Związku. Następnie przedstawił plan pracy Zarządu Głównego, jak zmiana lokalu Z. Gł., memorjał do M. K. w sprawie etatu dla praktykantów ze średniem wykształceniem, oraz obniżkę cen za noclegi w gościnnych pokojach.

Działalność Z. Gł. zależna jest jednak od poparcia i solidarności Kolegów. Występując o słuszne prawa urzędników ze średniem wykształceniem Związek nasz, zjednoczyć musi wszystkich urzędników. Apeluje więc do powiększania szeregów Z. U. P. i wyraża przekonanie, że apel winien dotrzeć do wszystkich miejsc służbowych.

Po wyczerpującem sprawozdaniu, prezes kol. Winter podziękował kol. Bistroniowi za tak szczegółowe zilustrowanie działalności Z. Gł., oraz zwrócił się do obecnych, by jak najusilniej propagowali wśród swych kolegów należenie do ZUP., jako też popierali akcję sprzedaży cegiełek na fundusz budowy domu Ligi Słowiańskiej Urzędników Kolejowych.

Po przeprowadzeniu dyskusji nad sprawozdaniem, uchwalił Z. O. przekazać Rodzinie Kolejowej kwotę 50 zł. na fundusz gwiazdkowy.

PRZEMYŚL.

Dnia 21. października 1934 r., odbyło się o godzinie 11-tej przed południem Ogólne Zebranie Członków Koła Miejscowego. Dość liczne zebranie zagaił kol. Mrygłodowicz, poczem zaznajomił obecnych Kolegów z postanowieniami Regulaminu Funduszu Zasiłkowego zatwierdzonego uchwałą Plenarnego Zarządu Głównego, dnia 30. września 1934 r.

W wynikłej następnie dyskusji, zwrócono się do Zarządu Głównego z prośbą o wyjaśnienia w kilku sprawach organizacyjnych.

nowe przepisy, statuty organizacyjne. Jest wielka, naprawdę chwalebna dążność do usprawnienia agend służbowych. Wynik zamierzeń nie jest wprawdzie zachwycający, bo przy redakcji tych zarządzeń nie współpracowało życie. W ten sposób najlepsze chęci poszły na manowce. Najgorsze, że w stosunkach osobowych personalu zmiany te spowodowały znaczne pogorszenie, tak trwałości pracy, jak i sposobu wykonywania służby. Liczne wypadki kolejowe wskazały, że coś popsuło się w aparacie wykonawczym. Przemęczenie personelu, niepewność jutra, oszczędności rzeczowe, zawrotne tempo reorganizacyjne — pomijamy inne sprawy — nie są najlepszemi składnikami w budowie gmachu kolejowego...

Jedyną wzmianką przychylną było wymienie po raz pierwszy od lat w zarządzeniu urzędowem, cenzusu naukowego. Może jednak — oddajmy się nadziei — po zaznaczeniu cenzusu we wojsku i w policji, także P. K. P. zaczną się ustosunkowywać przychylnie do pracującego inteligenta.

Na terenie Związku mieliśmy zjazd Delegatów Z. U. P. i zjazd Ligi Słowiańskich Urzędników Kolejowych. Prace tych zjazdów znane są z oddzielnych publikacyj.

Nie mogąc wiele zdziałać na terenie zawodowym, jako, że na tym polu i olbrzymie Związki nie mogą znaleźć posłuchu, Związek nasz rozpoczął wielką akcję rozbudowy spółdzielni, podniósł świadczenia Kasy zasiłkowej, zredukował szereg wydatków, by zapewnić zorganizowanym Kolegom znaczne korzyści materjalne. Następny rok obfitować więc będzie w wiele faktów, które przyjęte będą jak najlepiej przez Kolegów.

Wśród wielu zmian, przeważnie niekorzystnych dla pracownika, a zrozumianych przez ogół jako szykany i niepotrzebne naruszenie porządku, wymaganego w pracy, jedynie akcja na terenie własnego Związku idzie po linji życzeń prac. kolejowego z wykształceniem średniem. Mimo, rozliczne trudności, przetrwaliśmy rok 1934, zmęczeni i sponiewierani.

Rok 1934 był czasem próby bolesnej. Żegnając go bez żalu prosimy Boga, by przyszłość była dla nas łaskawszą...

KS.

NA MARGINESIE

Święty Mikołaj

Otrzymałem poufną wiadomość od ludzi chodzących po zielonej trawce z paragrafem u boku, że Święty Mikołaj jest tego roku nie zdrów, bo wybierając się do nas przeczytał nowe przepisy ruchowe i ciężko zaniemógł.

Hallo! Hallo!

Po przeprowadzeniu remontu, już w najbliższych dniach oddany będzie do użytku Kolegów nowy lokal Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych we Lwowie. Prosimy zapamiętać:

Lwów
ulica Szopena 6
I. piętro
telefon 88-83.

Nowy nasz lokal urządzony jest bardzo pięknie i przytulnie. Codziennie najnowsze gazety. Szachy. Stoliki do gry. Niedługo wystaramy się o bilard.

Wszyscy koledzy, przyjeżdżający do Lwowa winni odwiedzić Związkowy lokal przy ul. Szopena 6. Koledzy, przeniesieni ostatnio ze Stanisławowa, znajdą tu drugi dom w zimowe wieczory.

Osobno przemówi Zarząd Koła lwowskiego ZUP.:

Po przerwie, spowodowanej translokacją, zorganizujemy już w grudniu zebranie koleżeńskie z „tańcującą herbatką". Będzie też „Szopka kryzysowa", a dalsze urozmaicenia na karnawał. Ponadto w najbliższym czasie zwołane zostanie walne zebranie członków koła lwowskiego dla omówienia aktualnych spraw związkowych. Wszyscy koledzy otrzymają imienne zaproszenia.

W związku z ostatniemi przeniesieniami przypominamy obowiązek zgłoszenia się w nowych środowiskach związkowych, celem zapewnienia sobie terminowej dostawy Czasopisma, zawiadomień itp.

Następny, styczniowy zeszyt „Czasopisma" ukaże się przed świętami Bożego Narodzenia w znacznie powiększonej objętości. Termin nadsyłania korespondencji do tego zeszytu: 15 grudzień 1934.

Do niniejszego zeszytu dołączamy wkładkę oddzielną, zawierającą Regulamin Funduszu Zasiłkowego Z. U. P.

Koledzy zechcą wkładkę tę złożyć i starannie przechować, gdyż zawiera ona bardzo cenne i trwale ważne informacje.

ADRES

W. ..Dobrzyniecki St..
Lwów.
Tarnowskiego 78.

Używanie poczty kolej. dozwolono Reskryptem M. K. nr. 37825

Nie mogąc w roku bieżącym przyjechać tradycyjnemi sankami, stanął przed koniecznością korzystania z lokomocji kolejowej. Siedząc wysoko i patrząc z góry na P-adół K-olosalnych P-oprawek, obawia się nowej katastrofy i postanowił wyręczyć się aniołkami i djabełkami.

Dzień Jego Imienin będzie więc bardzo smutny, bo aniołki są mało doświadczone i przesyłki nie trafią do rąk adresatów. Djabełki zato wykuły napamięć wszystkie artykuły pragmatyki i ustawy uposażeniowej i niepokoić będą nawet najBBardziej grzeczne dzieci. Zabawę tę wypróbowały u siebie, bo sam Belzebub zemdlał po odczytaniu znanego paragrafu pragmatyki. Ucieszył się tylko, że nie zostaje przeniesiony do Pińska.

Ród urzędniczy tego roku bardziej, niż przedtem, pozostawiony będzie własnemu losowi i przemysłowi. Radzę wszystkim przekonać się, że Św. Mikołaj uległ kokluszowi i pozostał w łóżeczku, wreszcie, że nie zapłacił tamtego rocznych rat i nie chcą mu udzielić dalszego kredytu. Można też powiedzieć, że nie uzyskał wizy wjazdowej, albo, że niema za co wykupić laski, brody i ubrania z lombardu. I stawszy się niebieskim golcem, nie odwiedzi ziemskich golców.

Znajomym i krewnym, młodym i starym, każdy może tego roku posłać tani upominek. Jak długo zapas starczy kupić radzę kilka przedmiotów praktycznych, nie niszczących się i oszczędnościowych: Figa, guzik, dziurka z obwarzanka, inicjatywa, reorganizacja, awans, perskie oko, konferencja, poparcie moralne, słowo honoru i t. p.

Obawiam się, wszystkie te szczegóły i cenne drobnostki wykupiło grono moich przyjaciół. Najstarszemu z nich posyłam równocześnie w zamian piękną książeczkę: Kasjera Nikodema Dyzmy.

PISMO REDAGUJE KOMITET

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: LWÓW, UL. SZOPENA 6, I. p. KONTO W PKO. NR. 153.887. TEL. 88-83

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO „ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH".

DRUKARNIA „SŁOWA POLSKIEGO", LWÓW, ZIMOROWICZA 15. REDAKTOR ODPOW.: WŁAD. KALINOWSKI.

REGULAMIN FUNDUSZU ZASIŁKOWEGO

ZATWIERDZONY UCHWAŁĄ PLENARNEGO ZARZĄDU GŁÓWNEGO Z. U. P. DNIA 30 IX. 1934

Uchwałą X. Walnego Zjazdu Delegatów zostaje ustanowiony fundusz zasiłkowy, obejmujący odprawę emerytalną i zasiłek pośmiertny dla członków Z. U. P.

Postanowienia ogólne.

Z funduszu zasiłkowego Z. U. P. mogą korzystać tylko członkowie Z. U. P., opłacający miesięcznie składki w wysokości ustanowionej przez Walny Zjazd Delegatów.

Jako członka Z. U. P. należy rozumieć pracownika lub emerytę P. K. P. o ile został przez Zarząd Główny przyjęty w poczet członków. Członek Z. U. P. ma obowiązek przekonania się, czy składki na rzecz Z. U. P. są mu potrącane w liście płacy.

Członek Z. U. P. traci wszelkie prawa do funduszu zasiłkowego o ile uchyla się od uiszczenia składki miesięcznej na rzecz Związku przez przeciąg 2 miesięcy.

Nowo wstępujący członek nie może mieć przekroczonego 45 roku życia.

O ile członek po wystąpieniu ze Związku ponownie do Związku wstępuje, czas jego przynależności liczy się od dnia ponownego wstąpienia do Z. U. P.

Dodatkowa wpłata składek za czas przerwy przynależności do Z. U. P. jest niedopuszczalna.

Członek Z. U. P. z którem P. K. P. rozwiązały stosunek służbowy przed nabyciem przez niego praw emerytalnych, nie może pozostawać członkiem Z. U. P., gdyż przestaje być pracownikiem P. K. P.

Członek taki otrzymuje z funduszu zasiłkowego odprawę emerytalną, w wysokości zależnej od lat przynależenia do Z. U. P.

Postanowienia szczegółowe.

Ustanowiony uchwałą X. Walnego Zjazdu Delegatów fundusz zasiłkowy wchodzi w życie z dniem 1. lipca 1934 r.

Jako podstawowy termin do obliczenia czasu przynależności członka do Z. U. P. ustanawia się 1. stycznia 1926 r.

I.

Wysokość odprawy emerytalnej członka Z. U. P. w wypadku rozwiązania stosunku służbowego z P. K. P. po dniu 1. lipca 1934 r. wynosi:

o ile członek Z. U. P. należy do Związku w okresie od dnia 1. stycznia 1926 r., do dnia rozwiązania stosunku służbowego z P. K. P.:

a) mniej aniżeli 1 rok — żadna odprawa
b) od 1 do 4 lat — 200 zł.
c) ponad 4 lata — 200 zł.
oraz 50 zł. za każdy pełny rok przynależności do Z. U. P. ponad 4 lata.

Najwyższa wysokość odprawy emerytalnej przy rozwiązaniu stosunku służbowego członka Z. U. P. z P. K. P. nie może przekraczać 500 zł.

II.

Wysokość zasiłków pośmiertnych wynosi:

a) w wypadku śmierci członka Z. U. P. w służbie czynnej 500 zł.;
b) w razie śmierci emeryta, który już podjął odprawę emerytalną otrzymuje rodzina 300 zł.;
c) w wypadku śmierci żony członka Z. U. P. (która pozostawała z nim do chwili śmierci w spólności małżeńskiej), otrzymuje członek 300 zł.;
d) w wypadku śmierci dziecka do ukończenia lat 18, wzgl. urodzenia dziecka nieżywego (płodu ponad 6 miesięcy) otrzymuje członek 100 zł.

Wypadków poronienia nie uwzględnia się.

W razie braku najbliższej rodziny, o ile pogrzebem członka Z. U. P. zajmuje się osoba obca, otrzymuje osoba obca zwrot rzeczywistych kosztów pogrzebu, na podstawie przedłożonych rachunków nie wyżej jednak, jak 500 zł. za zmarłego w służbie czynnej, wzgl. członka, który przeszedł na emeryturę przed 1. lipca 1934 r., zaś 300 zł., który przeszedł na emeryturę po 1. lipca 1934 r.

Na wypadek rozwiązania stosunku służbowego członka Z. U. P. z P. K. P., powinien zainteresowany przedłożyć przez Zarząd Koła i Zarząd Okręgowy do Zarządu Głównego oryginały dokumentów, — lub uwierzytelnione przez Zarząd Okręgowy odpisy, — rozwiązania stosunku służbowego z P. K. P. wzgl. metrykę śmierci, jako załączniki do podania z prośbą o odprawę emerytalną, wzgl. zasiłek pośmiertny.

Zarząd Koła, oraz Zarząd Okręgowy stwierdzają na podaniu czas przynależności członka do Z. U. P. od dnia nieprzerwanego opłacania składek miesięcznych na rzecz Z. U. P. do dnia uprawomocnienia się wypłaty zasiłku.

Zarząd Okręgowy wypłaca zainteresowanym z posiadanych na ten cel dotacyj należne kwoty, pobierając kwit, który wraz z podaniem i załącznikami odsyła się do Zarządu Głównego.

Zarząd Główny przesyła odwrotnie potwierdzenie odbioru kwitu na dokonaną wypłatę, oraz po zbadaniu aktów uzupełnia dotację dla Zarządu Okręgowego.

Za podanie dat mylnych odpowiada Prezydjum Zarządu Okręgowego własnym majątkiem.

Członkowie nie wpłacający pełnych przez Walny Zjazd Delegatów wyznaczonych składek miesięcznych, korzystają z odpraw emer., tylko w połowie.

Członkowie Z. U. P., którzy dobrowolnie rozwiązują swój stosunek służbowy z P. K. P., lub z którymi P. K. P. rozwiązały stosunek służbowy prawomocnem orzeczeniem dyscyplinarnem, za czyny hańbiące lub z chęci zysku nie otrzymują żadnych świadczeń, z funduszu zasiłkowego, gdyż zostają w myśl §. 12. statutu Z. U. P. wykluczeni ze Związku, a temsamem tracą prawo do wszelkich świadczeń Z. U. P.

Członkowie Z. U. P. nie opłacający pełnych składek członkowskich na rzecz Związku, o ile chcieliby korzy-

stać z odpraw emerytalnych w pełnym wymiarze, muszą to zgłosić pisemnie Zarządowi Głównemu.

Postanowienia końcowe.

Fundusz zasiłkowy stanowią: sumy wyznaczone przez Walny Zjazd Delegatów darowizny, zapisy, dobrowolne datki i t. p.

Funduszem zasiłkowym zawiaduje Zarząd Główny.

Zarząd Główny jest uprawniony do czynienia potrąceń przy wypłacie zasiłku tak emerytalnego jak pośmiertnego, na podstawie deklaracyj członka złożonych na rzecz Związku, Spółdzielni Związku lub Koleżeńskiej Kasy Samopomocy.

Regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem 1. lipca 1934 r.

Z chwilą wejścia w życie powyższego regulaminu traci moc obowiązującą dotychczasowy regulamin zasiłkowy z roku 1932.